

INFORMACIJE DRŽAV ČLANIC

Sklep izvršnih odborov za železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 2 o določitvi okvira za dodeljevanje zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih št. 1 in št. 2

(2013/C 65/04)

MINISTRI ZA PROMET KRALJEVINE BELGIJE, ZVEZNE REPUBLIKE NEMČIJE, FRANCOSKE REPUBLIKE, ITALIJANSKE REPUBLIKE, VELIKEGA VOJVODSTVA LUKSEMBURG, KRALJEVINE NIZOZEMSKÉ,

V PRISOTNOSTI PODPRESEDNIKA EVROPSKE KOMISIJE, –

ob upoštevanju:

- Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja ⁽¹⁾, zlasti členov 39, 43, 45, 46, 48, 56(1) Direktive in Priloge VII k Direktivi;
- Uredbe (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet ⁽²⁾, zlasti členov 8, 13, 14, 15, 18, 19 in 20 Uredbe;

ob upoštevanju naslednjega:

- izvršna odbora za železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 2 iz člena 8 Uredbe (EU) št. 913/2010 sta bila ustanovljena in njuna programa dela sprejeta na konferenci v Antwerpnu 27. junija 2011,
- predsednika izvršnih odborov za železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 2 sta Evropsko komisijo obvestila o ustanovitvi odborov z dopisoma z dne 29. junija 2011 oziroma 11. julija 2011,
- Evropska komisija je predsednikoma odgovorila z dopisoma z dne 19. oktobra 2011 in pozdravila ustanovitev izvršnih odborov za železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 2,
- izvršna odbora morata opredeliti okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na tovornem koridorju v skladu s členom 14(1) Uredbe (EU) št. 913/2010,
- Švica se z Evropsko komisijo pogaja o prenosu Uredbe (EU) št. 913/2010,
- železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 2 sta povezana v Rotterdamu, Antwerpnu, Baslu; železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 8 sta povezana v Rotterdamu, Antwerpnu, Duisburgu; železniška tovorna koridorja št. 1 in št. 6 sta povezana v Milanu; železniška tovorna koridorja št. 2 in št. 6 sta povezana v Lyonu in železniška tovorna koridorja št. 2 in št. 4 sta povezana v Metzu,
- na ravni koridorjev so potrebna skupna zavezujoča pravila, ki omogočajo sistemom „vse na enem mestu“ (C-OSS) pravično dodeljevanje zmogljivosti, tudi v primerih navzkrižnih vlog,
- zaželen je usklajen okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih,

⁽¹⁾ UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

⁽²⁾ UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

- upravnna odbora za železniška tovarna koridorja št. 1 in št. 2 sta se dogovorila o tem okviru za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti,
- upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje se bodo nanj sklicevali v svojih programih omrežja z namenom izvajanja okvira,
- regulatorni organi so izrazili svoje stališče o tem okviru za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti,
- ministri, ki podpisujejo ta dokument, nameravajo ta dokument uporabljati in razmisliti o razširitvi njegove uporabe na druge koridorje, v katere so vključeni,
- na voljo je različica tega dokumenta v angleškem jeziku –

SKLENEJO sprejeti priloženi okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih št. 1 in št. 2.

SKLENEJO, da je treba ta okvir izvajati.

IZRAŽAJO soglasje svojih držav, da jih ta sklep zavezuje.

PROSIJO Evropsko komisijo za objavo tega sklepa in priloženega okvira za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih št. 1 in št. 2 v *Uradnem listu Evropske unije*.

OKVIR

za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010

I. NAMEN, PODROČJE UPORABE IN ZNAČILNOSTI OKVIRA

1. Člen 14(1) Uredbe (EU) št. 913/2010 (v nadaljnjem besedilu: Uredba) zahteva, da izvršni odbor opredeli okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti tovornega koridorja. Ta okvir zadeva obvezne vidike Uredbe, povezane z dodeljevanjem zmogljivosti.

Okvir za dodeljevanje zmogljivosti na koridorju (v nadaljnjem besedilu: okvir koridorja) se nanaša le na dodeljevanje vnaprej določenih vlakovnih poti in rezervnih zmogljivosti, sporočenih v sistem koridorja „vse na enem mestu“ (C-OSS) za tovarne vlake, ki prečkajo vsaj eno mejo na koridorju, kot je predvideno v členu 14(4) Uredbe, in sicer, kadar je dodeljevanje zmogljivosti v sistemu „vse na enem mestu“ v skladu s členom 13 Uredbe obvezno.

Izvršni odbor bo ocenjeval delovanje okvira koridorja, pri čemer bo upošteval spremljanje, določeno v Prilogi 1. Regulatorni organi bodo izvršnemu odboru sporočili svoje pripombe.

2. Okvir se uporablja za upravljavce infrastrukture in organe za dodeljevanje (IM/AB), da se postavijo jasna in pregledna načela za postopek dodeljevanja vnaprej določenih vlakovnih poti in rezervnih zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“. Upravljavci infrastrukture in organi za dodeljevanje bodo izvrševali izvajanje okvira tako, da bodo v svoje programe omrežja vključili ustrezne določbe.

Področje uporabe okvira bo določeno v izvedbenem načrtu koridorja, v katerem bodo opredeljene prevozne smeri in povezovalne proge.

II. NAČELA PONUDBE VNAPREJ DOLOČENIH VLAKOVNIH POTI

Zmogljivosti, ki jih nacionalni upravljavci infrastrukture in organi za dodeljevanje zagotavljajo za vnaprej določene vlakovne poti in rezervne zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“, izhajajo iz nacionalnih

zmogljivosti, namenjenih tovrstnemu prometu. Strukturiranje vnaprej določenih vlakovnih poti in opredeljevanje rezervnih zmogljivosti opravljajo upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje v skladu s členom 14 Uredbe, pri čemer upoštevajo:

- tržno raziskavo o prometu, v kateri je analizirano povpraševanje po mednarodnem tovrstnem prometu na koridorju ter so obravnavane različne vrste prometa, zlasti potniški promet,
- vloge za infrastrukturne zmogljivosti v okviru prejšnjih in sedanjih operativnih voznih redov,
- nacionalne okvirne sporazume.

Podrobnosti o ponudbi vnaprej določenih vlakovnih poti so navedene v informativnem dokumentu koridorja.

Te vnaprej določene vlakovne poti se predložijo sistemu „vse na enem mestu“ v izključno upravljanje najpozneje do X-11, rezervne zmogljivosti pa vsaj 60 dni pred vožnjo vlaka (X-2).

Upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje si bodo prizadevali v ponudbo vključiti vnaprej določene vlakovne poti, dostop in poti, ki povezujejo terminale, kadar je to izvedljivo.

Vnaprej določene vlakovne poti, ki jih upravlja sistem „vse na enem mestu“ za dodelitev v letnem voznom redu, in rezervne zmogljivosti so namenjene koridorju. Zato je bistveno, da so prikazane namenske zmogljivosti zavarovane pred poznejšimi spremembami, ki bi jih izvedli upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje in so za prosilce kritičnega pomena.

Upravni odbor odloča, ali in v kakšnem obsegu sistem „vse na enem mestu“ neuporabljene zmogljivosti vrne ustreznim upravljavcem infrastrukture/organom za dodeljevanje na datum X-7,5 v skladu z načelom, objavljenim v informativnem dokumentu koridorja, ter ob upoštevanju potrebe po zadostnih rezervnih zmogljivostih dobre kakovosti.

III. NAČELA ZA DODELJEVANJE VNAPREJ DOLOČENIH VLAKOVNIH POTI IN REZERVNIH ZMOGLJIVOSTI V OKVIRU SISTEMA „VSE NA ENEM MESTU“

Odločitev o dodelitvi vnaprej določenih vlakovnih poti in rezervnih zmogljivosti na tovrstnih koridorjih sprejme sistem „vse na enem mestu“ v skladu s členom 13 Uredbe.

Tako kot upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje mora tudi sistem „vse na enem mestu“ spoštovati pravila iz Direktive 2012/34/EU, zlasti člen 29.

Dejavnosti v okviru določanja voznih redov, ki se nanašajo na vnaprej določene vlakovne poti in rezervne zmogljivosti, so opisane v Prilogi 2.

1. Splošna načela, povezana z vzpostavitvijo sistema „vse na enem mestu“

Sistem „vse na enem mestu“ je treba vzpostaviti in upravljati v skladu z načeli preglednosti, nediskriminacije, neodvisnosti, ravnotežja in poštenosti.

Za določitev ali vzpostavitev sistema „vse na enem mestu“ in tudi za njegov način dela je pristojen upravni odbor. V izvedbenem načrtu, ki bo del informativnega dokumenta koridorja in ga objavi upravni odbor v skladu s členom 18 Uredbe, bodo opisane pristojnosti, organizacijska oblika, pravice dostopa, odgovornosti do prosilcev ter način delovanja in pogoji za uporabo sistema „vse na enem mestu“.

2. Načeli preglednosti in nediskriminacije

Ko bo informativni dokument koridorja sprejet, bodo upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje objavili delovanje in strukturo sistema „vse na enem mestu“ v svojih programih omrežja. V njih bodo omenili tudi informativni dokument koridorja.

V skladu s členom 13 Uredbe se bodo v okviru sistema „vse na enem mestu“ spremljale (obravnavale vlog, usklajevanje z upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje, spremljanje, odločanje in odgovarjanje) vse vloge za vnaprej določene vlakovne poti in rezervne zmogljivosti za infrastrukturne zmogljivosti koridorja, ki prečkajo vsaj eno mejo na koridorju, ki jih predloži železniški prevoznik ali pooblaščen prosilec. Sistem „vse na enem mestu“ bi moral zabeležiti vsako vlogo in se nanjo ustrezno odzvati.

Po prejemu vseh vlog za vnaprej določene vlakovne poti do X-8 (redni rok za predložitev vlog za vlakovne poti za letne vozne rede) se bo sistem „vse na enem mestu“ brez odlašanja do X-7,5 odločil o dodelitvi vnaprej določenih vlakovnih poti in dodelitev ustrezno označil v registru vlakovnih poti.

Člena 13(3) in 13(4) Uredbe prav tako določata, da sistem „vse na enem mestu“ pristojne upravljavce infrastrukture/organe za dodeljevanje takoj obvesti o prejetih vlogah in sprejetih odločitvah. Določata tudi, da se v okviru sistema „vse na enem mestu“ za vsako prošnjo, ki je ni mogoče odobriti, vloga za infrastrukturne zmogljivosti nemudoma pošlje pristojnim upravljavcem infrastrukture/organom za dodeljevanje, ki o njej odločajo ter o svoji odločitvi obvestijo sistem „vse na enem mestu“, ki zadevo nadalje obravnava. Ta postopek omogoča nadaljnjo obravnavo vlog za mednarodne železniške tovarne poti na koridorju, ki jih lahko prejme sistem „vse na enem mestu“.

3. Načeli poštenosti in neodvisnosti

Sistem „vse na enem mestu“ v zvezi s prejetimi vlogami spoštuje dolžnosti glede zaupnosti.

V okviru koridorja in s tem tudi z vidika mednarodnega sodelovanja morajo strokovnjaki sistema „vse na enem mestu“ v času svojega mandata delati neodvisno od nalog svojih upravljavcev infrastrukture/organi za dodeljevanje ter zagotavljati odločitve o dodeljevanju vnaprej določenih vlakovnih poti in rezervnih zmogljivosti na ravni koridorja. Strokovnjaki sistema „vse na enem mestu“ pa lahko sodelujejo z upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje, da bi dodeljevanje poti na koridorju usklajevali z dodeljevanjem priključnih/izhodnih nacionalnih poti.

4. Načeli sodelovanja in ravnotežja

Upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje bodo usklajevali in združevali svoje vnaprej določene vlakovne poti v katalog vnaprej določenih vlakovnih poti sistema „vse na enem mestu“, da bi upoštevali potrebe trga, ki so med drugim opredeljene v tržni študiji o prometu. Upravni odbor bo v skladu s členom 19(2) Uredbe letno obveščal izvršni odbor o kvantitativnem in kvalitativnem razvoju vlakovnih poti koridorja (minimalni sklop kazalnikov je na voljo v Prilogi 1).

5. Prednostna pravila, ki jih uporablja sistem „vse na enem mestu“ v primeru navzkrižnih vlog

Po prejemu vseh vlog za vnaprej določene vlakovne poti do X-8 se bo sistem „vse na enem mestu“ odločil o dodelitvi vnaprej določenih vlakovnih poti.

V primeru navzkrižnih vlog bo sistem „vse na enem mestu“ uporabil skupno prednostno pravilo za usklajevanje, usmerjeno na dodelitev prosilcem, ki imajo z vidika upravljavcev infrastrukture/organi za dodeljevanje večjo komercialno vrednost, in na doseganje čim večje uporabe zmogljivosti (daljši in pogostejše uporabljene odseki vnaprej določenih vlakovnih poti). Formula je opisana v Prilogi 3.

Ta priloga se lahko spremeni na podlagi skupnega dogovora upravnega in izvršnega odbora.

To prednostno pravilo za usklajevanje se nanaša le na vnaprej določene vlakovne poti koridorja in uporablja le med X-8 in X-7,5 v primeru navzkrižnih vlog.

Ko je odločitev o dodelitvi sprejeta na podlagi vlog, prispelih do X-8, bo sistem „vse na enem mestu“ prosilcem, ki jim ni mogel ustreči, predlagal alternativne vnaprej določene vlakovne poti. Če te alternativne rešitve za prosilca niso ustrezne, bo sistem „vse na enem mestu“ v skladu s členom 13(4) Uredbe vloge poslal pristojnim upravljavcem infrastrukture/organom za dodeljevanje. Upravljalci infrastrukture/organi za dodeljevanje upoštevajo navedene vloge za vlakovne poti, kot da so bile predložene pred rokom X-8.

V zvezi z vlogami, predloženimi po roku X-8, se uporablja pravilo „zgodnejši ima prednost“.

Ta pravila bodo vključena v nacionalne programe omrežja vseh članov upravnega odbora koridorja, v katerih so opisani vidiki koridorja, in pozneje objavljena v informativnem dokumentu koridorja.

IV. REGULATIVNI NADZOR

Vpliv okvira na dodeljevanje zmogljivosti na letni ravni v primeru pritožb (naknadno) nadzorujejo regulatorni organi. Ti lahko začnejo preiskave tudi na lastno pobudo.

V skladu s členom 20 Uredbe regulatorni organi posameznega koridorja med seboj sodelujejo. Ministri jih pozivajo, da opišejo svoj način sodelovanja pri regulativnem nadzoru sistema „vse na enem mestu“ in zlasti dosežejo sporazum o sodelovanju, v katerem je opredeljeno, kako se vlagajo pritožbe proti postopku dodeljevanja, ki ga izvaja sistem „vse na enem mestu“, in kako se sprejemajo odločitve na podlagi pritožb. Ta sporazum bi bilo treba objaviti.

V skladu z nacionalnimi predpisi morajo biti v nekaterih državah regulatorni organi vključeni v postopek dodeljevanja (npr. če vloge ni mogoče ustreči). V tem primeru bo regulatorni organ v skladu s členom 56(1) Direktive 2012/34/EU pristojen za spremljanje upravljavcev infrastrukture/organov za dodeljevanje na svojem ozemlju.

V. POOBLAŠČENI PROSILCI

V skladu s členom 15 Uredbe lahko pooblaščen prosilec zaprosi za dodelitev vnaprej določenih vlakovnih poti/rezervnih zmogljivosti neposredno pri sistemu „vse na enem mestu“. Če je sistem „vse na enem mestu“ v skladu s tem dodelil vnaprej določeno vlakovno pot/rezervno zmogljivost, bi moral pooblaščen prosilec v roku, ki ga določi upravni odbor, sistemu „vse na enem mestu“ sporočiti določenega železniškega prevoznika ali prevoznike, ki bodo uporabljali vlakovno pot/rezervno zmogljivost v imenu pooblaščenega prosilca. Imenovani železniški prevoznik mora torej skleniti potrebne individualne pogodbe z upravljavcem infrastrukture ali organom za dodeljevanje, ki temeljijo na ustreznih nacionalnih pogojih dostopa.

V informativnem dokumentu koridorja bodo opisane pravice in obveznosti prosilcev v zvezi s sistemom „vse na enem mestu“, zlasti v primeru, kadar železniški prevoznik še ni določen. Programi omrežja bi morali vsebovati pristojbine za rezervacije, da se zagotovi spodbuda za učinkovito uporabo dodeljene vlakovne poti.

IZVAJANJE

Ta okvir koridorja bo začel veljati s podpisom. Izvršna odbora bosta okvir koridorja prvič ocenila dva meseca po prejemu poročila o spremljanju za leto 2014, kot je predvideno v členu 19(2). Ta različica okvira mora biti objavljena v informativnem dokumentu koridorja.

PRILOGE

1. Spremljanje postopka dodeljevanja
2. Dejavnosti v okviru določanja vozniških redov, ki se nanašajo na vnaprej določene vlakovne poti in rezervne zmogljivosti

3. Opis prednostnega pravila za usklajevanje na dan X-8 v primeru navzkrižnih vlog za vnaprej določene vlakovne poti

Podpisano v Bruslju, 20. decembra 2012, sestavljeno v enem izvirniku v francoskem, nemškem, italijanskem in nizozemskem jeziku, pri čemer je vsako besedilo enako verodostojno.

Melchior WATHELET

Staatssecretaris voor Mobiliteit

Secrétaire d'Etat à la mobilité

Staatssekretär für Mobilität

Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer van België

Pour le service publique fédéral mobilité et transports de Belgique

Für den Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Bundesrepublik Deutschland

Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Frédéric CUVILLIER

Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche de la République française

Pour le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Mario CIACCIA

Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti de la Repubblica italiana

Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

Pour le Département des Transports du Grand-Duché de Luxembourg

Wilma J. MANSVELD

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van het Koninkrijk der Nederlanden

Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

In Anwesenheit von Siim KALLAS, Vizepräsident der Europäischen Kommission

En présence de M. Siim KALLAS, vice-président de la Commission européenne

In presenza di Siim KALLAS, vicepresidente della Commissione europea

In aanwezigheid van Siim KALLAS, vicevoorzitter van de Europese Commissie

—

PRILOGA 1

Spremljanje postopka dodeljevanja

Postopek dodeljevanja zmogljivosti na koridorju se ocenjuje vsako leto z namenom njegovega stalnega izboljševanja. Ocena se opravi po razporeditvi letnega voznega reda, tj. vsako leto od sredine avgusta do oktobra.

Oceno opravi upravni odbor, ki se posvetuje s svetovalno skupino železniških prevoznikov in svetovalno skupino za terminale.

Osnutek poročila o oceni s priporočili se obravnava v izvršnem odboru vsako leto v četrtem četrtletju.

Upravni odbor v skladu s členom 19 Uredbe objavi rezultate spremljanja.

Prvo poročilo o oceni bo pripravljeno za leto 2014.

Kazalniki ki jih je treba spremljati vsaki dve leti (obdobje 1: od sredine decembra do sredine junija, obdobje 2: od sredine junija do sredine decembra (sprememba voznega reda)):

- vnaprej določena vlakovna pot:
 - število ponujenih vnaprej določenih vlakovnih poti na dan X-11 na odsek,
 - število vlog v obdobju od X-11 do X-8 in X-8 (– 1 dan) do X-2 (brez priključnih/izhodnih odsekov),
 - število vlakovnih poti, ki jih je dodelil sistem „vse na enem mestu“,
 - število vlakovnih poti, ki so dosegle fazo aktivnega voznega reda,
 - število navzkrižnih vlog (dvojna rezervacija na dan X-8),
 - kazalnik za rezervne zmogljivosti, ki jih mora dodeliti sistem „vse na enem mestu“ na dan X-2:
 - ponujene vlakovne poti,
 - dodeljene vlakovne poti,
 - vlakovne poti s statusom aktivnega voznega reda.
-

PRILOGA 2

Dejavnosti v okviru določanja voznih redov, ki se nanašajo na vnaprej določene vlakovne poti in rezervne zmogljivosti

Datum/obdobje	Dejavnost
X-11	Objava vnaprej določenih vlakovnih poti, ki jih zagotovijo upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje
X-8	Rok za predložitev vlog za vlakovne poti
X-7,5	Pošiljanje vlog s „prilagodljivimi pristopi“ (npr. začetek/konec poti) ali „posebno obravnavo“ upravljavcem infrastrukture/organom za dodeljevanje
X-7,5	Morebitno vračilo nekaterih preostalih (neuporabljenih) vnaprej določenih vlakovnih poti pristojnim upravljavcem infrastrukture/organom za dodeljevanje – na podlagi odločitev upravnega odbora koridorja – da jih upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje lahko uporabijo med pripravo letnega voznega reda
X-5,5	Dokončanje strukture poti za zahtevane „prilagodljive pristope“ s strani upravljavcev infrastrukture/organov za dodeljevanje ter vnos rezultatov v sistem koridorja „vse na enem mestu“ v informacijo in za pripravo osnutka voznega reda
X-5	Sistem „vse na enem mestu“ objavi osnutek voznega reda za vnaprej določene vlakovne poti – vključno z odseki, ki jih zagotovijo upravljavci infrastrukture/organi za dodeljevanje za zahtevane „prilagodljive pristope“
X-5 – X-4	Pripombe prosilcev
X-4 – X-3,5	Naknadna obdelava in končna dodelitev
X-4 – X-2	Načrtovanje (priprava) rezervnih zmogljivosti za <i>ad hoc</i> promet
X-2	Objava rezervnih zmogljivosti za <i>ad hoc</i> promet

PRILOGA 3

Opis prednostnega pravila za usklajevanje na dan X-8 v primeru navzkrižnih vlog za vnaprej določene vlakovne poti

L^{PAP} = skupna zahtevana dolžina vnaprej določene vlakovne poti

L^{TP} = skupna zahtevana dolžina celotne poti

Y^{RD} = število zahtevanih dni vožnje za obdobje voznega reda

K = stopnja prednosti

Vse dolžine so navedene v kilometrih.

Prednost se izračuna po naslednji formuli:

$$(L^{PAP} + L^{TP}) \times Y^{RD} = K$$

Ta formula se lahko uporablja tako, da se najprej izračuna prednostna vrednost (K) samo z uporabo celotne zahtevane dolžine vnaprej določene vlakovne poti (L^{PAP}), pomnožene s številom zahtevanih dni vožnje (Y^{RD}).

Če vlog na ta način ni mogoče ločiti, se v izračun vključi tudi skupna zahtevana dolžina celotne poti (L^{TP}), da se vloge ločijo.
